

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

RELAZIONE DI SINTESI

Condivido l'opinione dell'ammiraglio Ferraro circa un leggero imbarazzo nell'affrontare questa relazione di sintesi, imbarazzo che nasce dal fatto che originariamente, avevo concordato con il prof. Fanara di fare da "apripista" alle conclusioni del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture, on.le Pietro Lunardi, e del Presidente della Regione Siciliana, on.le Salvatore Cuffaro. Tuttavia il Consiglio dei Ministri, convocato in data odierna ci priva della presenza del Ministro Lunardi, mentre l'incontro con il Presidente Cuffaro, trattenuto a Palermo da problemi familiari, è rinviato ad oggi pomeriggio.

Mi limiterò, pertanto, ad alcune considerazioni da "convegnista diligente" che ha seguito, con attenzione, tutti i lavori di questo importantissimo Incontro di studio internazionale, dal primo all'ultimo giorno. Le relazioni, tutte di altissimo livello, hanno suscitato vivo interesse ed il dibattito che ne è scaturito è stato approfondito, talvolta segnato da qualche venatura polemica, ma sempre libero.

Ciò è confermato dal fatto che negli interventi sono emerse posizioni non sempre coincidenti, ma tutte contrassegnate, pur nella diversità di vedute, dal comune interesse alla più razionale allocazione delle risorse disponibili, testimoniando una volta di più, la validità della formula adottata per questo Convegno che vede un fermento di idee confrontarsi in un dibattito leale ed equilibrato.

Se posso esprimere un rammarico questo è dato dal fatto che, forse, sarebbe stato opportuno un maggiore spazio per i *discussant*,

anche se, a ben riflettere, mi rendo conto che l'incalzare delle relazioni restringe, gioco forza, i tempi della tavola rotonda.

Parlo delle mie impressioni partendo dal tema: Politiche europee delle infrastrutture dei trasporti e sviluppo del mezzogiorno. Ho apprezzato come le politiche europee sono state ampiamente illustrate nei contenuti, senza limitarsi all'incidenza che esse hanno in Sicilia, nel Mezzogiorno o in Italia.

Sono stati, infatti, ampiamente sviluppati i rapporti con i Paesi europei ed extraeuropei: ieri, ad esempio, ho ascoltato, con interesse, la relazione del prof. de Luzenberger che ha spiegato le complesse problematiche giuridico-economiche dei flussi di traffico da e verso la Bielorussia, ed ha contribuito a modificare alcune mie convinzioni, ormai datate, sul trasporto stradale e ferroviario in alcuni Paesi dell'*ex* U.R.S.S.

Di rilievo anche la relazione del prof. Astapenka, che ringrazio a nome degli organizzatori e di tutti i presenti, che ha brillantemente illustrato i progetti finalizzati alla realizzazione di infrastrutture dei trasporti, destinati ad incidere positivamente nei rapporti economici tra Russia e Bielorussia, nel quadro delle azioni condotte dall'U.E. in vista dell'allargamento dell'Unione ad altri Paesi.

Il campo di indagine si sposta ora dal piano europeo a quello nazionale: la riforma del titolo V della Costituzione, come è stato sottolineato nel corso delle relazioni tenute al Convegno, deve superare le difficoltà interpretative nei rapporti tra Stato, regioni ed enti locali.

Infatti, dalle relazioni dei professori Marino e Vermiglio (sulla recente legge 443/2001), appare ben chiaro che ci troviamo di fronte ad un quadro istituzionale profondamente diverso rispetto a quello del passato, che pone problemi nuovi ed impone grande senso di responsabilità agli amministratori.

Intanto, nel campo delle opere pubbliche, la Legge "Obiettivo" rappresenta il banco di prova per verificare come si possano snellire le procedure e ridurre i tempi di realizzazione delle grandi infrastrutture, indispensabili allo sviluppo economico del Paese.

Cambiamo scenario ed occupiamoci del nuovo rapporto tra il mondo della produzione e quello dei servizi, tema ampiamente trat-

tato da vari relatori. Fino a qualche anno fa la produzione dei beni era riservata ai privati, quella dei servizi al settore pubblico. Le scelte europee dell'ultimo decennio hanno travolto questo scenario, sgretolando il monopolio pubblico dei trasporti e aprendo il mercato alla concorrenza attraverso gli strumenti della liberalizzazione e della privatizzazione.

La competizione, quindi, si gioca sul terreno dell'efficienza e della qualità dei servizi: emblematico in questo senso il ruolo della logistica. Gli operatori del settore, infatti, offrono, ad una clientela sempre più esigente, un pacchetto completo di servizi, che va dalla presa in consegna alla manipolazione delle merci, dal trasporto alla distribuzione dei beni sul mercato, secondo la tecnica del *just in time*.

Proprio il mondo del trasporto e della logistica è, più di altri, investito da questo processo di cambiamento. Il processo logistico, come è noto, riguarda il movimento e lo stoccaggio dei materiali, dalle materie prime ai prodotti finiti. Esso parte dai fornitori ed attraversa l'azienda in tutti i suoi canali commerciali, affinché profitti attuali e futuri siano massimizzati attraverso una tempestiva evasione degli ordini. Questa trasformazione operativa incide, e non poco, sulle imprese vettoriali, tenute ad orientare strutture e strategie verso un risultato particolarmente complesso e più raffinato del semplice trasporto, coincidente con una vera e propria gestione dei carichi, talmente incisiva da influenzare il processo di produzione e distribuzione della merce.

Da queste considerazioni discende che il mercato logistico lascia ben pochi margini di manovra all'improvvisazione degli imprenditori e richiede agli amministratori interventi programmatici di largo respiro. Ciò significa che le scelte devono rispondere ad una logica di sistema, in grado di guardare oltre il contingente: ciò che non sempre è avvenuto negli ultimi quaranta anni.

Paradigmatico, in senso negativo, l'esempio dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, progettata e costruita "al risparmio" negli anni '60. Questa importantissima arteria necessita, da più di un decennio, di interventi modificativi, già prevedibili in fase di progettazione. Oggi, la crescente domanda di mobilità richiede lavori non

frammentari, ma armonizzati in una logica di sistema che valorizzi l'intermodalità: non sono più ammissibili gli sprechi di un trasporto irrazionale e costoso.

Il "sistema trasporto", per essere efficiente deve essere integrato: le singole modalità di trasporto devono giustapporsi, non contrapporsi. Quando il trasporto dipende da una singola modalità, si rischiano fenomeni di congestione che causano rallentamenti, aggravii di costi per le imprese e per la collettività.

Ecco perché la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, che, per altro, serve a potenziare il trasporto ferroviario merci, diviene un'opera centrale per rendere scorrevoli i flussi di traffico, per liberare una città dalla schiavitù dell'attraversamento dei tir e per creare un nuovo sistema di collegamenti non solo fra due città o fra due regioni, ma a vantaggio di tutto il continente europeo, allacciando le varie reti di trasporto, molte delle quali devono essere migliorate e coordinate in un sistema armonico e funzionale. In quest'ottica sistemica, il ponte si presenta, quasi simbolicamente, come l'architrave di una rete di collegamenti efficienti non solo per il Mezzogiorno, ma per tutta l'Europa.

Contestualmente, occorre il completamento delle infrastrutture indispensabili allo sviluppo "compatibile" del trasporto. Ecco perché devono essere finite, senza indugio, opere già da troppo tempo in cantiere – prima fra tutte l'autostrada Messina-Palermo – senza le quali non si potrebbe far fronte ai crescenti volumi di traffico veicolare da e per la Sicilia.

Il Ponte rappresenta anche l'opportunità per considerare la comunità messinese e reggina all'interno di una grande area metropolitana, da realizzarsi nel rispetto delle tradizioni culturali ed economiche delle due città. L'intervento, per certi aspetti comporterà profonde modifiche nelle abitudini di vita e quindi un sacrificio a carico delle popolazioni locali, che avrà come contropartita un completo riordino del territorio in grado di valorizzare le risorse, troppo spesso sottovalutate, che insistono nell'area dello Stretto.

In tale prospettiva, le infrastrutture siciliane e calabresi – specie sulle brevi distanze, ove si assiste ad un incremento della mobilità – devono necessariamente integrarsi tra loro in un sistema a re-

te, attraverso il miglioramento e la razionalizzazione delle strutture esistenti.

Le ferrovie, poco e mal collegate con porti ed aeroporti, su molte tratte risultano lente e opportunamente disertate dai viaggiatori. La carenza di nodi di interscambio merci e di reti di trasporto, funzionalmente integrate, determina vistose inefficienze da risolvere in tempi brevi.

Ciò al fine di evitare che il Mezzogiorno sia relegato al ruolo di territorio di transito, incapace di attrarre i crescenti flussi commerciali provenienti oggi anche dai Paesi Nordafricani (primi fra tutti Egitto, Libia, Marocco e Tunisia). Occorre – in altri termini – restituire alla Sicilia la sua posizione di baricentro nel Bacino del Mediterraneo, e al Mezzogiorno, quella di porta di ingresso per l'Europa.

Queste, in estrema sintesi, le posizioni emerse nelle varie relazioni del Convegno, che ancora una volta è riuscito a raccordare la ricerca scientifica con la realtà operativa. Alle soglie di grandi mutamenti in campo politico, economico e sociale, l'Università non può essere la *turris eburnea* chiusa in se stessa, ma una realtà intrecciata nel tessuto sociale in cui vive: su questa linea evolutiva, che attribuisce all'Università un ruolo realmente propulsivo, si colloca il Convegno di quest'anno, che ha avuto il merito di coniugare felicemente i profili scientifici con le concrete esigenze del mondo dei trasporti.

Consentitemi, e mi sembra veramente doveroso, un ringraziamento al prof. Fanara (organizzatore perfetto di questo tradizionale Incontro di studio), ai docenti, ai dottorandi ed a tutti i collaboratori del CUST che, anche quest'anno, si sono prodigati per la migliore riuscita dei lavori.

RENATO FERRARO

(c.s.)

Il Presidente Tesini ha tracciato una sintesi estremamente attenta delle tante problematiche trattate in questi giorni. Vorrei spendere ancora mezzo minuto per sottolineare due punti della relazione dell'onorevole Tesini.

Il Paese sta attraversando un momento particolarmente importante e di estrema delicatezza, relativo alla riforma dello Stato. Se questo cambiamento sarà gestito con attenzione, con accortezza, potremo avere dei risultati eccellenti.

Non posso fare a meno di ricordare di avere avuto la fortuna di essere stato allievo di Francesco Compagna, un grande europeista, un grande regionalista e un grande meridionalista. Nel momento in cui si incominciò a parlare di Regioni, scrisse il volume *"L'Europa delle Regioni"*, nel quale ammoniva che le Regioni sono una necessità, non perché lo dice la Costituzione come norma programmatica, ma perché solo attraverso le Regioni potremo avere la sublimazione dello Stato. Le Regioni non devono essere fattori di affievolimento dei poteri dello Stato, ma lo Stato deve essere posto in condizione di gestire le grosse partite che sono sul tappeto.

Voglio ancora riferirvi un altro mio ricordo di una lezione del Prof. Francesco Compagna. Citando Giustino Fortunato, il mio Maestro usava fare una metafora: il Mezzogiorno d'Italia è un corpo fatto da molte ossa e poca polpa. Intendeva dire, in altre parole, che il Meridione è costituito da poche pianure e molte montagne, incoltivabili e sterili. Aggiungeva, altresì, che il Mezzogiorno ha anche il suo sangue: il mare, grande risorsa da sfruttare sia in termini di "fascio di strade infinite" da inventarsi ogni giorno, sia come luogo di produzione del pescato (ma questa attività è ormai al suo massimo limite), sia come luogo di delizia e, quindi, di sviluppo del turismo.

La partita dei porti è vitale per il Mezzogiorno, non si può fare a meno di metterli al primo posto negli appuntamenti che aspettano il nostro Paese.

Nella sua brillante relazione l'onorevole Tesini ha ringraziato il prof. Elio Fanara e il suo staff per quanto producono in termini scientifici e di promozione culturale. A tale proposito mi sia consentito di ringraziare Elio Fanara e, in particolare, i “Fanaridi” e le “Fanaridi” – elementi niente affatto secondari per la riuscita di questi Convegni che stanno diventando una piacevolissima tradizione – per l’impegno che hanno profuso nella realizzazione di questo Incontro di studio, raggiungendo ottimi risultati.

INDICE

Lunedì, 26 agosto 2002

I Sessione

LO SCENARIO EUROPEO

*Presiede: Lucio BIANCO (Presidente del Consiglio Nazionale
delle Ricerche; Ordinario di Ricerca
operativa nell'Università "Tor Verga-
ta" di Roma)*

ELIO FANARA

*(Ordinario di Diritto della navigazione nell'Università di Messina;
Direttore del CUST)*

PRESENTAZIONE DEL CONVEGNO pag. 7

GAETANO SILVESTRI

*(Magnifico Rettore nell'Università
degli Studi di Messina)*

SALUTO DELL'UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI DI MESSINA..... ” 15

RELAZIONI

ALAIN BARON

*(Responsabile del finanziamento delle Reti Transeuropee
di Trasporto – D.G. Energy and Transport
della Commissione Europea – Bruxelles)*

TRANS-EUROPEAN NETWORKS (TENS): PASSATO, PRESENTE E FUTURO

1. La genesi delle reti transeuropee (TENS)	pag.	23
2. La decisione del 1996	"	24
3. Gli aspetti finanziari	"	25
4. I problemi identificati dal Libro Bianco	"	26
5. Una rete incompleta, dei servizi inefficienti	"	27
5.1 Dei cambiamenti strutturali nell'economia	"	28
5.2 Delle reti non interoperabili	"	28
5.3 Un sistema di trasporto talvolta sull'orlo dell'anarchia	"	29
6. Un nuovo orientamento del sistema di trasporto..	"	31
6.1 L'apertura del mercato del trasporto ferroviario	"	31
6.2 L'intermodalità	"	32
7. Il finanziamento delle reti	"	32
8. Le sfide delle reti TEN nel prossimo futuro	"	35
9. Come s'inserisce il Mezzogiorno nelle reti TEN? .	"	36

DIBATTITO

Lucio BIANCO (c.s.)	"	43
Alain BARON (c.s.)	"	44
Giuseppe SCIARRONE (Esperto di trasporti)	"	44

Lunedì, 26 agosto 2002

II sessione

**POLITICA NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE
E FEDERALISMO**

Presiede: Luigi Vittorio FERRARIS (*Ambasciatore; Presidente on. di sezione del Consiglio di Stato – Roma*)

RELAZIONI

IGNAZIO MARIA MARINO

(Ordinario di Diritto amministrativo nell'Università di Catania)

**NEO-FEDERALISMO
E POLITICHE DELLE INFRASTRUTTURE
DEI TRASPORTI IN ITALIA**

1. Cenno sull'evoluzione della "forma di Stato": dallo Stato regionale allo Stato ad autonomie politiche ed al modello federale-locale.....	pag. 55
2. Le infrastrutture dei trasporti fra Stato e mercato	" 58
3. Le infrastrutture fra globale e locale	" 62
4. Le infrastrutture dei trasporti fra Stato, Regioni ed Autonomie locali.....	" 68
5. Infrastrutture e servizi pubblici.....	" 72

LEGGE “OBIETTIVO” E REGIONI

1. La legge di delega 443/2001 ed il decreto legislativo del 20/8/2002, n. 190, (Legge “Obiettivo”): necessità di una preliminare disamina della compatibilità costituzionale della delega al Governo dopo la legge cost. n. 3 del 18/10/2001 che attribuisce alle Regioni la potestà legislativa nelle materie non indicate tra quelle di competenza esclusiva o concorrente dello Stato pag. 80
2. La legge 443/2001 si caratterizza per gli obiettivi pianificati di ammodernamento del Paese. La delega contiene criteri e principî direttivi per accelerare i procedimenti per la realizzazione degli interventi pianificati. La legge delegata pone una disciplina di dettaglio in materie che rientrano nella potestà legislativa esclusiva residuale e nella potestà legislativa concorrente delle Regioni. Il rigido criterio di separazione delle competenze legislative per materie tra Stato e Regione non è più applicabile: il criterio alternativo della integrazione e della ragionevolezza proposto dalla dottrina. Necessità di una revisione critica della categoria concettuale “materia” quale ambito di riferimento oggettivo della potestà legislativa dello Stato e delle Regioni: le tradizionali materie si scompongono e ricompongono con riferimento ai fini dello Stato che il legislatore, statale e regionale, perseguono. ” 86

3.	La leale collaborazione è il principio guida nell'esercizio della stessa potestà legislativa che si distribuisce tra Stato e Regioni in considerazione della equiordinazione, delle ragioni dell'unità e della salvaguardia delle differenze delle singole realtà territoriali, che la Costituzione riconosce e tutela.....	pag. 93
4.	La disciplina speciale in deroga, per la celere realizzazione delle infrastrutture strategiche, può ricondursi all'ordinamento dei lavori pubblici, dell'ambiente e dell'edilizia che riguardano materie o settori di materie ridistribuiti, quanto alla competenza a legiferare dello Stato e delle Regioni, secondo criteri di integrazione e differenziazione, tra categorie più ampie e generiche delle materie elencate dall'art. 117 Cost.: compatibilità della legge 443/2001 con il nuovo assetto costituzionale delle Autonomie. ..	" 99
5.	Il decreto legislativo 190/2002: i contenuti. La disciplina emanata va letta nel quadro delle modifiche introdotte alla legge quadro sui lavori pubblici per favorire la tecnica della finanza di progetto.	" 108
6.	L'individuazione degli interventi infrastrutturali e degli insediamenti produttivi strategici per l'ammodernamento del Paese "a mezzo di un programma".	" 111
7.	Considerazioni conclusive: il finanziamento privato di attività pubbliche richiede innovazioni più radicali nella disciplina giuridica delle opere pubbliche.	" 116

Martedì, 27 agosto 2002

III sessione

**LA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE
DEI TRASPORTI**

Presiede: Guido DE VITA (Ordinario di Diritto della navigazione nell'Università "Federico II" di Napoli)

RELAZIONI

MARCO PONTI

(Docente di Trasporti nel Politecnico di Milano)

**MONOPOLI, CONCORRENZA E "GOVERNANCE"
DEL SETTORE TRASPORTI IN SICILIA**

1. Introduzione	pag. 135
2. La rilevanza della competizione nell'evoluzione del settore.....	" 137
2.1 La situazione europea e nazionale	" 137
2.2 La situazione siciliana	" 138
2.3 Concorrenza intermodale e intramodale nei servizi (passeggeri) da e per la Sicilia	" 140
2.3.1 Servizi aerei	" 141
2.3.2 Servizi di navigazione	" 141
2.3.3 Servizi ferroviari.....	" 143
2.3.4 Servizi di autobus a lunga percorrenza.	" 143
2.3.5 Il traghettamento sullo Stretto	" 144

2.3.6	Il trasporto merci dalla Sicilia al continente.....	pag. 145
2.4.	<i>Il trasporto pubblico locale in Sicilia</i>	” 146
2.4.1	Il settore gomma.....	” 147
2.4.2	Introduzione della concorrenza nel trasporto pubblico locale.....	” 149
2.4.3	Il risparmio possibile.....	” 149
3.	Conclusioni	” 150
	<i>RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI</i>	” 152

DIBATTITO

Guido DE VITA (c.s.)	” 157
Marco PONTI (c.s.)	” 158
Luigi Vittorio FERRARIS (c.s.)	” 158
Marco PONTI (c.s.)	” 159
Mario ZAMBRINI (<i>Ricercatore dell'Istituto “Ambiente Italia” – Milano; Componente della Commissione VIA del Ministero dell'ambiente</i>)	” 159
Guido RINALDI BACCELLI (<i>Ordinario di Diritto della navigazione nell'Università “Federico II” di Napoli</i>)	” 160
Giuseppe SCIARRONE (c.s.).....	” 161
Marco PONTI (c.s.)	” 162

GERARDO MARLETTO

(*Responsabile del Centro Studi di Federtrasporto – Roma*)

PARTECIPAZIONE E RAPPRESENTANZA NEL PROCESSO DI PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Premessa	” 165
1. Alcuni concetti chiave	” 166

2. Alcuni esempi per capire meglio	pag. 169
3. Alcune riflessioni conclusive	” 174
<i>ALCUNI RIFERIMENTI.....</i>	<i>” 175</i>

ANDREA RICCI

(Managing Director *dell'ISIS – Istituto di Studi
per l'Informatica ed i Sistemi – Roma*)

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI E PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

Introduzione	” 179
I costi ambientali del trasporto	” 180
Aspetti metodologici	” 181
<i>Valori assoluti e valori relativi.....</i>	<i>” 181</i>
<i>Valutazione fisica e valutazione monetaria.....</i>	<i>” 182</i>
<i>Top-down e Bottom-up</i>	<i>” 183</i>
<i>Un'attrezzatura variegata</i>	<i>” 183</i>
La realizzazione di nuove infrastrutture	” 184
<i>Stato dell'arte</i>	<i>” 184</i>
<i>Ulteriori sviluppi</i>	<i>” 186</i>
Uso delle infrastrutture di trasporto.....	” 187
<i>Stato dell'arte</i>	<i>” 187</i>
<i>I costi esterni del trasporto merci su strada.....</i>	<i>” 188</i>
Conclusioni	” 194
<i>RIFERIMENTI.....</i>	<i>” 195</i>

DIBATTITO

Alain BARON (<i>c.s.</i>)	” 199
Luigi Vittorio FERRARIS (<i>c.s.</i>)	” 199
Andrea RICCI (<i>c.s.</i>)	” 199

Martedì, 27 agosto 2002

IV sessione

MOBILITÀ URBANA E INFRASTRUTTURE

*Presiede: Agostino SCOGNAMIGLIO (Ricercatore senior del
Consiglio Nazionale
delle Ricerche)*

RELAZIONI

CORRADO BEGUINOT

*(Ordinario di Tecnica urbanistica presso
l'Università "Federico II" di Napoli)*

**FISICITÀ ED IMMATERIALITÀ
DEL TRASPORTO URBANO pag. 205**

GIUSEPPE SCIARRONE

(c.s.)

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ.. ” 217

DIBATTITO

Giancarlo TESINI <i>(Presidente di Federtrasporto – Roma)</i>	” 229
Marco PONTI <i>(c.s.)</i>	” 230
Gerardo MARLETTO <i>(c.s.)</i>	” 231
Corrado BEGUINOT <i>(c.s.)</i>	” 232

Giovedì, 29 agosto 2002

V sessione

**INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI
E FILIERA LOGISTICA**

Presiede: Giancarlo TESINI (c.s.)

RELAZIONI

MARZIO TRICOLI

*(Presidente della III Commissione
"Attività Produttive" dell'Assemblea Siciliana)*

**LOGISTICA E POLITICHE
DI SVILUPPO LOCALE IN SICILIA.....** pag. 239

NICOLA SERAFINO

*(Amministratore delegato della TTA
- Trasporti Territorio Ambiente S.r.l. – Genova)*

**LE INFRASTRUTTURE PER LA LOGISTICA:
IL QUADRO COMUNITARIO DI SOSTEGNO.
IL RUOLO DEI PORTI DEL MEZZOGIORNO
E DELLE AGENZIE PER LA LOGISTICA**

Il Quadro Comunitario di Sostegno dell'Obiettivo 1	” 249
Il Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000- 2006	” 252
I Programmi Operativi Regionali	” 257
Il ruolo dei porti del Mezzogiorno.....	” 260
Il ruolo delle Agenzie per la Logistica	” 266

FELICE CROSTA

*(Dirigente Generale del Dipartimento dell'Agricoltura
dell'Assessorato Agricoltura e Foreste della Regione Siciliana)*

ANALISI DI ALCUNI SETTORI STRATEGICI: IL MERCATO AGRO-ALIMENTARE.....	pag. 275
--	----------

AGOSTINO PORRETTO

*(Dirigente Generale del Dipartimento Turismo,
Sport e Spettacolo della Regione Siciliana)*

ANALISI DI ALCUNI SETTORI STRATEGICI: IL TURISMO	” 299
---	-------

DIBATTITO

Alain BARON (c.s.)	” 307
Felice CROSTA (c.s.)	” 308

Giovedì, 29 agosto 2002

VI sessione

**ESTERNALITÀ DEI TRASPORTI
E FATTORI INFRASTRUTTURALI**

Presiede: Stenio RICCIO (Presidente di sezione del Consiglio di Stato – Roma)

RELAZIONI

EMILIO GERELLI

*(Ordinario di Scienza delle finanze
nell'Università di Pavia; Accademico dei Lincei)*

**MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE:
PROBLEMI E POLITICHE**

1.	La città: progresso, congestione e inquinamento.	pag.	317
2.	I costi esterni della mobilità	"	320
3.	L'incremento della mobilità e del parco veicoli.	"	321
4.	L'inquinamento atmosferico	"	324
5.	Pensando al futuro: progettare sulla base dei successi del passato	"	325
6.	Le politiche	"	326
7.	Il programma del Ministero dell'ambiente e del territorio	"	328
8.	Il pedaggio urbano.....	"	329
	8.1. Il progetto di pedaggio nazionale sulla congestione nel Regno Unito.....	"	333
	8.2. Il pedaggio urbano in Italia	"	335

9. Il progresso tecnico dei veicoli.....	pag.	337
10. Trasporti, territorio e pianificazione urbanistica	"	342
11. Le infrastrutture	"	345
12. Conclusioni: tempo di agire	"	346

RAUL DE LUZENBERGER

*(Responsabile dell'Ufficio TACIS dell'U.E. – Minsk, Bielorussia;
Docente di Politica comunitaria
nell' "Istituto Universitario Orientale" di Napoli)*

**L'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA
PER LE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI
NEI PAESI DELL'EX UNIONE SOVIETICA**

Il PCA (<i>Partnership and Cooperation Agreement</i> - Accordo di cooperazione e partenariato)	"	357
Il Programma TACIS come strumento di applica- zione del PCA. L'intervento nel settore dei trasporti.	"	359
La situazione dei trasporti nei NSI	"	362
La situazione settore per settore.....	"	364
<i>Strada</i>	"	364
<i>Ferrovia</i>	"	365
<i>Aereo</i>	"	367
<i>Porti e vie d'acqua</i>	"	368
<i>Energia</i>	"	368
L'intervento della Commissione	"	369
Alcune considerazioni finali.....	"	371

LUIGI VITTORIO FERRARIS

(c.s.)

RITORNO DA UNA VISITA DI STUDIO A MINSK ...	"	372
--	----------	------------

Venerdì, 30 agosto 2002

VII sessione

**POLITICHE DELLE INFRASTRUTTURE
E NUOVI MODELLI DI SVILUPPO**

*Presiede: Giovanni PARILLO (Presidente di FS CARGO S.p.A.
– Roma)*

RELAZIONI

GERARDO MARLETTO
(c.s.)

**POLITICHE DEI TRASPORTI
E RIDUZIONE DELLE ESTERNALITÀ:
UNA SIMULAZIONE**

Premessa	pag. 383
1. La metodologia adottata	” 384
2. La simulazione delle politiche.....	” 386
3. I risultati delle simulazioni	” 389
4. Alcune conclusioni “in corso d’opera”	” 391

GIORGIO PANELLA
(Straordinario di Economia ambientale nell’Università di Pavia)

**LE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI
COME FATTORE DI SVILUPPO:
ECONOMIA, TERRITORIO, AMBIENTE**

1. Infrastrutture, produttività e competitività	” 395
--	--------------

2. I costi esterni del trasporto	pag. 397
3. La pianificazione degli interventi e loro valutazione	” 399
4. La valutazione degli investimenti.....	” 401
5. Il finanziamento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.....	” 403
5.1. I sistemi di finanziamento innovativi	” 405
6. Conclusioni	” 410
BIBLIOGRAFIA.....	” 411

MARIO ZAMBRINI

*(Ricercatore dell'Istituto “Ambiente Italia” – Milano;
Componente della Commissione VIA del Ministero dell'ambiente)*

LE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI COME FATTORE DI SVILUPPO: ECONOMIA, TERRITORIO, AMBIENTE

1. I termini della questione	” 415
2. Quale modello di sviluppo.....	” 416
3. Criteri di sostenibilità e crescita dei trasporti	” 418
4. Mobilità, infrastrutture di trasporto e crescita economica	” 420
5. La strategia europea: interrompere il circolo vizioso	” 425
6. Programmazione degli investimenti e criteri di priorità.....	” 427
7. Ritorno al passato?	” 429
8. Un'ultima considerazione: tutta colpa della VIA?	” 431

INTERVENTO PROGRAMMATO

VLADZMIR A. ASTAPENKA

*(Professor; Vice President for International Relations
Belarusian State University – Minsk, Bielorussia)*

PLANNING FOR TRANSPORT INFRASTRUCTURES IN THE AGREEMENTS BETWEEN THE RUSSIAN FEDERATION AND THE REPUBLIC OF BELARUS: THEIR RELATIONSHIPS WITH THE EUROPEAN COUNTRIES	pag. 439
---	----------

Venerdì, 30 agosto 2002

VIII sessione

**NUOVE POLITICHE DI SVILUPPO
DELLE INFRASTRUTTURE**

*Presiede: Renato FERRARO (Già Comandante Generale delle Capitanerie
di Porto; esperto del Ministero dei trasporti)*

RELAZIONI

GAETANO LIBRANDO

(Senior Legal Officer, International Maritime Organization – IMO)

**L'ORGANIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALE
E LE INIZIATIVE ALLO STUDIO A SEGUITO
DEGLI ATTENTATI DELL'11 SETTEMBRE**

1. L'Organizzazione Marittima Internazionale	pag. 453
2. Responsabilità e risarcimento	" 455
<i>LE CONVENZIONI CLC E FONDO DEL 1992</i>	<i>" 455</i>
<i>ALTRI TRATTATI SU RESPONSABILITÀ E RISARCI- MENTO</i>	<i>" 456</i>
<i>LA CONVENZIONE HNS, 1996</i>	<i>" 456</i>
<i>LA CONVENZIONE BUNKERS, 2001</i>	<i>" 456</i>
3. La risposta dell'IMO agli attentati dell'11 set- tembre 2001	" 457
<i>Misure di carattere tecnico e misure di carattere giuridico</i>	<i>" 457</i>

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

RELAZIONE DI SINTESI	" 463
-----------------------------------	--------------

Finito di stampare
nel mese di luglio 2003
presso l'Officina Grafica srl
Villa San Giovanni (RC)
Tel. 0965/752886